



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Herr Direktor
Martin Flügel
Schweizerischer Städteverband

Per E-Mail an:
info@staedteverband.ch

Bern, 21. September 2023

Vernehmlassung des Bunderats zum Zahlungsrahmen 2025-2028 für die Bahninfrastruktur

Sehr geehrter Herr Flügel

Der Gemeinderat bedankt sich für Ihre E-Mail vom 29. Juni 2023 und nimmt gerne im Folgenden Stellung zur titelwähnten Vernehmlassungsvorlage.

Grundsätzliches

Der Gemeinderat hat der öffentlichen Debatte entnommen, dass die Bahninfrastrukturbetreiber den in der Vorlage enthaltenen Zahlungsrahmen teilweise als ungenügend erachten. Der Bundesrat ist aufzufordern, hier eine einvernehmliche Einigung mit den Infrastrukturbetreibern zu erzielen, welche auf den vielen Baustellen im Normalspurnetz eine zeitgerechte Umsetzung erlaubt.

Insbesondere in der Westschweiz wird 2025 ein Fahrplan mit zusätzlichen Fahrzeitreisen eingeführt, um zahlreiche wichtige Baustellen für den Netzerhalt zu realisieren. Es ist von zentraler Bedeutung, dass hier genügend finanzielle Mittel zur Verfügung gestellt werden, um die von den SBB geplanten Unterhaltsarbeiten in den kommenden Jahren wie geplant zu realisieren und die mit dem Fahrplan 2025 verbundenen Einschränkungen zeitlich so kurz als möglich zu halten.

Die den Infrastrukturbetreibern durch die Leistungsvereinbarungen auferlegten Ziele sind in den vergangenen Jahren erweitert worden. Hinzu kommen die durch das generelle Verkehrswachstum erforderlichen Anpassungen der Verkehrsanlagen wie Perronzugänge oder -verlängerungen, welche die Kosten in die Höhe treiben. Es ist unbedingt erforderlich, dass hier die Mittel im gleichen Masse erhöht werden, um nicht einen Investitionsstau zu verursachen.

Mitfinanzierung der Bahnhof-Veloparkierung aus dem BIF

Von grosser Bedeutung für die Städte ist die Weiterentwicklung ihrer Bahnhöfe zu Verkehrsdrehscheiben. Damit diese auch in Zukunft «gut funktionieren» können, müssen sie mit möglichst vielen Verkehrsmitteln möglichst direkt erreichbar sein (Herausforderung der «ersten und letzten Meile»). Dabei kommt dem Velo eine zentrale Bedeutung zu. Gefordert sind somit zweckmässige und ausreichende Veloparkierungsanlagen.

Die Forderung nach einer genügenden Anzahl Veloparkplätze im Umfeld von Bahnhöfen ist nicht ein Sonderanliegen der Städte, sondern sie entspricht den politischen Zielen auf nationaler Ebene. So fordert das eidgenössische Veloweggesetz, welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, ausdrücklich auch entsprechende Veloparkierungsanlagen (Art. 3 Abs. 2). Auch die vom Bundesrat vorgelegte Perspektive Bahn 2050 sieht vor, dass direkt bei den Bahnhöfen liegende multimodale Verkehrsdrehscheiben gefördert werden und diese insbesondere auch den Veloverkehr umfassen und die Zu- und Wegfahrt zu den Bahnhöfen sichern.

Aktuell fordert zudem eine im Nationalrat eingereichte überparteiliche Motion¹, dass der Bundesrat dem Parlament eine Vorlage zur Anpassung der Eisenbahngesetzgebung vorlegen soll, welche bei Bahnhöfen ein adäquates Veloparkierungs-Angebot sicherstellt, die Mitverantwortung der Bahnunternehmen für die Erstellung und den Betrieb solcher Anlagen regelt und die Mitfinanzierung über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) gewährleistet. Dabei sollen laut Motionstext folgende Eckwerte gelten:

- Alle Bahnhöfe müssen mit einer genügenden Anzahl Veloparkplätze bzw. Veloparkierungsanlagen ausgestattet sein.
- Soweit eine Veloparkierungsanlage dem eigentlichen Bahnverkehr dient, soll sie – als Teil der Publikumsanlagen - vollumfänglich über den BIF finanziert werden, und zwar unabhängig von dem für die Parkierung geltenden Bewirtschaftungsmodell.
- Soweit eine Veloparkierungsanlage der Förderung des Veloverkehrs bzw. kommunalen Interessen dient, soll sie (unverändert) über den NAF finanziert und von den Kantonen und Gemeinden mitfinanziert werden.
- Soweit kommerzielle Bahnhofflächen (z.B. Shopping-Angebote) zu einem Bedarf an Veloabstellanlagen führen, sollen die kantonalen (bzw. kommunalen) Vorgaben für die Erstellung von Fahrradabstellplätzen bzw. Velostationen gelten. Solche Anlagen sind über die Immobilienerträge der Bahnunternehmen zu finanzieren.
- In Abhängigkeit der örtlichen und der Eigentumsverhältnisse sollen flexible Lösungen und transparente kombinierte Finanzierungen möglich sein.
- Die neuen Formen der geteilten Mobilität (Sharing-Angebote) sind in die Überlegungen einzubeziehen.

Die Motion soll gemäss Antwort des Bundesrats vom 1. Februar 2023 abgelehnt werden, dies im Wesentlichen mit folgender Argumentation:

¹ Veloparkieranlagen bei Bahnhöfen. Finanzierung und Verantwortlichkeiten klären, Bahnunternehmen in die Verantwortung nehmen (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20224432>)

Über den BIF dürfen nur Anlagen finanziert werden, die primär dem Betrieb, Substanzerhalt sowie Ausbau der Eisenbahninfrastruktur dienen. Die Abgrenzung der Bahninfrastruktur ist in Artikel 62 des Eisenbahngesetzes (EBG; SR 742.101) geregelt. Bahnen können nur dann Beiträge in Höhe ihrer Vorteile leisten, wenn eine Anlage im Interesse der Bahnen ist (z. B. weil zusätzliche Kunden generiert werden). Eine Anpassung des EBG und des Bahninfrastrukturfondsgesetzes (BIFG; SR 742.140) und der massgeblichen Verordnungen lehnt der Bundesrat ab. Es ist keine Kernaufgabe der Bahnen, Parkierungsanlagen zu finanzieren, zu bauen und zu betreiben.

Diese Begründung überzeugt nicht, zumal die Veloparkierungsanlagen bei Bahnhöfen offensichtlich zu einem grossen Teil den Bahnkund*innen dienen und damit im Interesse der Bahnen liegen. Dass daneben auch kommunale Interessen an einer Veloparkierung bei den Bahnhöfen vorliegen, ist unbestritten, soll jedoch nicht verhindern, dass die Bahnen den ihren Kund*innen genutzten Anteil mitfinanzieren müssen. Dies gilt umso mehr, als das Bedürfnis nach Veloparkierungsanlagen im Umfeld der Bahnhöfe signifikant steigt und dazu grosse Investitionen nötig sein werden.

Vor diesem Hintergrund bittet der Gemeinderat den Städteverband um zwei Dinge:

- *Aufnahme des Anliegens in der Stellungnahme des Städteverbands:* Um die Transformation der Bahnhöfe in multimodale Verkehrsdrehscheiben rasch anzupacken und die diesbezüglichen nationalen Vorgaben umzusetzen, ist im Zahlungsrahmen 2025 – 2028 die entsprechende Aufgabe vorzusehen und mit genügenden Mitteln zu dotieren. Der konkrete Mittelbedarf wäre zu eruieren, gemäss (hochgerechneten) Erfahrungen der Stadt Bern dürfte es sich jedoch schweizweit zumindest um einen höheren zweistelligen Millionenbetrag handeln.
- *Lobbying in den Eidgenössischen Räten bei der Behandlung der erwähnten überparteilichen Motion:* Der Gemeinderat geht davon aus, dass die Mitfinanzierung der Veloparkieranlagen über den BIF nicht nur im Interesse aller Städte liegt, sondern letztlich auch in jenen aller Gemeinden (und Kantone). Dass der Bundesrat offensichtlich nicht bereit ist, diesen berechtigten Interessen Rechnung zu tragen, zeigt sich an seiner Antwort auf die erwähnte Motion. Ein gezieltes Lobbying des Städteverbands – beispielsweise zusammen mit dem Schweizerischen Gemeindeverband, den mitbetroffenen kantonalen Direktorenkonferenzen (BPUK, KÖV) – könnte hier sehr hilfreich sein. Bei Bedarf ist die Stadt Bern gerne bereit, den Städteverband bei dieser Lobby-Arbeit zu unterstützen. Gemäss den der Stadt zur Verfügung stehenden Informationen ist die Behandlung der Motion im Nationalrat als Erstrat noch nicht terminiert.

Finanzierung der Bahninfrastruktur in der Periode 2025 – 2028

Auf die notwendige Klärung des Finanzrahmens im Einvernehmen mit den Infrastrukturbetreibern hat der Gemeinderat einleitend bereits hingewiesen. Darüber hinaus erachtet er es als wichtig, dass folgende Punkte gewährleistet werden:

- Der Umfang der für die Leistungsvereinbarungen (LV) 2025 – 2028 zur Verfügung gestellten Mittel ist so zu bemessen, dass der Zustand der Bahninfrastruktur sich messbar verbessert, keine Bahnlinien aus Gründen der Infrastrukturqualität stillge-

legt werden und der Bahninfrastrukturfonds finanziell stabil bleibt. Die in der Westschweiz vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen, die zur Verbesserung des unterdurchschnittlichen Netzzustands in den Jahren 2025 – 2028 geplant sind, sind folglich über die Leistungsvereinbarungen zu finanzieren. Mittelfristig soll die schweizerische Bahninfrastruktur dem internationalen Branchenstandard (RTE9900) entsprechen.

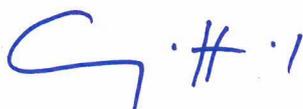
- Die Umsetzung der laufenden und geplanten Ausbauprojekte ist sicherzustellen. Baustellenphasen sind dabei so zu planen, dass möglichst keine Einbussen bei der Angebotsqualität entstehen.
- Die Leistungsvereinbarungen sind so zu dotieren, dass die Infrastrukturbetreiber die geplanten Investitionen in der entsprechenden Periode umsetzen können.
- Für die beschleunigte Umsetzung von Projekten (z.B. schnelleren Projektierungsfortschritt) und unvorhersehbare Ereignisse (z.B. Naturkatastrophen) sind Reserven in genügendem Masse vorzusehen.

Investitionsbeiträge an private Güterverkehrsanlagen in den Jahren 2025 – 2028

Der Gemeinderat unterstützt den in der Vernehmlassungsvorlage enthaltenen Verpflichtungskredit in Höhe von 185 Mio. Franken für die Förderung des Güterverkehrs. Der Bund leistet damit unverzichtbare Beiträge namentlich für Erneuerungen, Erweiterungen und Neubauten von Umschlagsanlagen oder Anschlussgleisen. Es sind auch hier Reserven für die beschleunigte Realisierung von Projekten vorzusehen.

Der Gemeinderat dankt dem Städteverband für die Berücksichtigung seiner Anliegen.

Freundliche Grüsse



Alec von Graffenried
Stadtpräsident



Dr. Claudia Mannhart
Stadtschreiberin